

UITNODIGING DEBAT KLAOR LOCH

Maastricht, 5 februari 2018

Geachte heer, mevrouw,

Woensdag 7 maart 2018 organiseert stichting Klaor Loch (Schone Lucht) een debat over de wenselijkheid van een milieuzone en toepassing stadsdistributie in de binnenstad van Maastricht. Dit debat zal van 19.15 uur tot 22.00 uur plaatsvinden in de Pierre Kempzaal van Centre Céramique, gelegen aan het Plein 1992 te Maastricht.

Dat er doortastende maatregelen op het gebied van luchtkwaliteit nodig zijn, daar twijfelt bijna niemand meer aan. Onlangs nog liet de Gezondheidsraad, onafhankelijk wetenschappelijk adviesorgaan voor regering en parlement, weten dat de lucht een stuk schoner is geworden, maar dat er nog aanzienlijke gezondheidswinst te behalen valt. (Zie bijlage 1)

Blootstellen aan fijnstof en stikstofdioxide kan nadelige gezondheidseffecten veroorzaken. Het gaat vooral om: het ontstaan en verergeren van luchtweg- en longaandoeningen, longkanker en het ontstaan en verergeren van aandoeningen van hart en bloedvaten. Onze gezondheid verdraagt geen verder uitstel. Eén van de maatregelen waar de Gezondheidsraad voor pleit is het aanleggen van milieuzones waarbij de toegangseisen steeds verder worden aangescherpt. (Zie bijlage 2)

Klaor Loch is voorstander van een ambitieuze aanpak van milieuzonering in Maastricht, waarbij vanaf 2026 alleen elektrische auto's in de binnenstad welkom zijn. Waar we niet aan voorbij kunnen gaan is dat de gemeente komende jaren niet meer de EU-norm Luchtkwaliteit toepast maar de WHO-adviesnorm als richtlijn cq. doelstelling neemt. (Zie bijlage 3)

Belangrijk is het dat we met z'n allen hierover in gesprek gaan en elkander ervan proberen te overtuigen dat voor alle belanghebbenden, ondernemers en bewoners van de binnenstad, milieuzonering een win-win situatie oplevert.

Onder de deskundige gespreksleiding van de heer Guido Wevers, oud directeur Theater aan het Vrijthof, hopen wij met u dit debat te voeren. Er zullen door een drietal sprekers inleidingen worden gehouden. Na de pauze vindt er een forumdebat plaats. De drie inleiders, een bewoner en een ondernemer uit de binnenstad zullen onderling en met u in discussie gaan. (Zie bijgaand programma)

Zeer op prijs stellen wij het dat u bij het debat aanwezig bent. Er is plaats voor 90 personen, stuur daarom u aanmelding tijdig naar ruttenpaul@xs4all.nl

Met vriendelijke groeten,

Namens Stichting Klaor Loch,

Paul Rutten
voorzitter



t. 06-20682052

Klaor Loch is een onafhankelijk burgerinitiatief dat zich belangeloos inzet voor betere luchtkwaliteit in Maastricht e.o. Om onze activiteiten te kunnen betalen zijn wij afhankelijk van giften. U kunt ons steunen: IBAN NL20 TRIO 033 8410 368 t.n.v. Klaor Loch. Gift, is aftrekbaar!

Programma:

- 19.15 uur Welkom en korte inleiding Paul Rutten, voorzitter Klaor Loch;
- 19.20 uur Inleiding/ programma, gespreksleider Guido Wevers;
- 19.30 uur Schepen Filip Watteeuw, (mobiliteit) Gent, België: *“Ik kan zwart op wit bewijzen dat Gent niet aan aantrekkingskracht heeft ingeboet. Als handelaars minder omzet draaien, dan komt dat niet door de mobiliteit”*
- 19.55 uur Ruimte voor het stellen van enkele vragen;
- 20.00 uur Voorzitter MKB Amsterdam, Barth Drenth: *“Ondernemers ademen ook de lucht in de stad in, dus ook wij zijn erbij gebaat dat die schoon is”*
- 20.15 uur Ruimte voor het stellen van enkele vragen;
- 20.20 uur Jeroen Bol, regioadviseur Ondernemersvereniging evofenedex:
“Geen voorstander van lappendeken van milieuzones”
- 20.35 uur Ruimte voor het stellen van enkele vragen.
- 20.40 uur Pauze
- 20.50 uur Deelnemers forumdebat:
- Schepen Filip Watteeuw,
- Dhr. Bart Drenth,
- Dhr. Jeroen Bol,
- Dhr. Wout Mulder, bewoner binnenstad.
- Dhr. Nol Beckers, ondernemer en voorzitter Ondernemend Wyck.
- 21.45 uur Conclusies/afrondding, Guido Wevers;
- 21.55 uur Sluiting, Paul Rutten.

Gezondheidswinst door schonere lucht

23 januari 2018

Luchtverontreiniging levert een belangrijke bijdrage aan ziekte en sterfte. Alleen al blootstelling aan fijnstof is verantwoordelijk voor zo'n 4% van de ziektelast in Nederland. Na roken (13%) behoort luchtverontreiniging daarmee tot één van de belangrijkste risicofactoren, in dezelfde orde van grootte als overgewicht (5%) en weinig lichamelijke activiteit (3-4%).

De lucht is een stuk schoner geworden, maar er is nog aanzienlijke gezondheidswinst te behalen. Om dat te bereiken moet de luchtkwaliteit nog verder verbeteren dan de Wereldgezondheidsorganisatie adviseert. Dat vergt ambitieuze plannen van de overheid. De Gezondheidsraad adviseert de staatssecretaris van IenW prioriteit te geven aan het terugdringen van de concentraties fijnstof en stikstofdioxide afkomstig van wegverkeer (vooral dieselveertuigen) en het aanpakken van de uitstoot van ammoniak vanuit de veehouderij.

Samenvatting

De lucht in Nederland is de afgelopen decennia een stuk schoner geworden en voldoet nu vrijwel overal aan de Europese normen. Desondanks leiden concentraties fijnstof, stikstofdioxide en ozon in de lucht naar schatting tot 12.000 vroegtijdige sterfgevallen per jaar. Er is nog aanzienlijke gezondheidswinst te behalen. Om dat te bereiken zouden de gezondheidkundige advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie aangehouden kunnen worden bij het verder verminderen van de luchtvervuiling. En nog minder luchtverontreiniging zou nog beter zijn. De gezondheidkundige advieswaarden zijn met name voor fijnstof strenger dan de Europese normen, maar zelfs bij concentraties luchtverontreiniging onder die advieswaarden zijn nog effecten op de gezondheid van mensen waargenomen.

Ontwikkelingen in luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit in Nederland is de afgelopen decennia aanzienlijk verbeterd. De concentraties van de drie belangrijkste bestanddelen van luchtverontreiniging – fijnstof, stikstofdioxide en ozon – zijn teruggedrongen (voor ozon alleen gedurende zomerse episoden). Vooral de concentraties van fijnstof en stikstofdioxide in de lucht zijn de laatste decennia sterk gedaald, zodat nu vrijwel overal in Nederland wordt voldaan aan de Europese grenswaarden voor deze stoffen, met uitzondering van enkele zogenoemde 'knelpunten' in de grote steden (stikstofdioxide) en in gebieden met intensieve veehouderij of industrie (fijnstof). Wanneer de luchtkwaliteit voldoet aan de Europese grenswaarden, betekent dit echter niet dat daarmee ook de volksgezondheid volledig wordt beschermd. De Europese grenswaarden zijn minder streng dan de gezondheidkundige advieswaarden van de WHO, behalve voor stikstofdioxide. De verwachting is dat met uitvoeren van het huidige lucht- en energiebeleid de concentraties van fijnstof en stikstofdioxide verder dalen en dat rond 2030 in een groot deel van het land de WHO-advieswaarden kunnen worden bereikt. Voor ozon is het beeld minder gunstig: op zijn best treedt er geen stijging op van het aantal ozonpieken en van de jaargemiddelde blootstelling.

Gezondheidseffecten van luchtverontreiniging

Blootstelling aan fijnstof, stikstofdioxide en ozon kan nadelige gezondheidseffecten veroorzaken. Het gaat vooral om:

- het ontstaan en verergeren van luchtweg- en longaandoeningen, inclusief longkanker; en
- het ontstaan en verergeren van aandoeningen van hart en bloedvaten.

Voor andere aandoeningen is de bewijskracht voor een oorzakelijk verband onvoldoende.

Blootstelling aan luchtverontreiniging kan ook vroegtijdige sterfte veroorzaken. De concentraties fijnstof, stikstofdioxide en ozon in de Nederlandse lucht leidden in 2014 in Nederland naar schatting tot 12.000 vroegtijdige sterfgevallen.

Zelfs bij concentraties onder de gezondheidkundige advieswaarden van de WHO kan luchtverontreiniging de gezondheid aantasten en tot vroegtijdige sterfte leiden. Er is dus meer gezondheidswinst te verwachten van verdere verbetering van de luchtkwaliteit dan de WHO adviseert. Kinderen, ouderen en mensen met luchtwegaandoeningen (vooral astmapatiënten) blijken extra gevoelig voor de effecten van blootstelling aan fijnstof, stikstofdioxide en ozon. Mensen met hart- en vaataandoeningen zijn extra gevoelig voor fijnstof.

Aangrijpingspunten voor luchtkwaliteitsbeleid

Generieke maatregelen ter bescherming van alle Nederlanders

De commissie adviseert prioriteit te geven aan het terugdringen van de concentraties fijnstof en stikstofdioxide afkomstig van wegverkeer (vooral dieselvoertuigen) en het aanpakken van de uitstoot van ammoniak vanuit de veehouderij. Op die manier kan de ‘deken’ van luchtverontreiniging boven heel Nederland worden verminderd. Zo’n generieke aanpak levert naar verwachting de meeste gezondheidswinst op voor de gehele Nederlandse bevolking.

Specifieke maatregelen ter bescherming van hoogrisicogroepen

Verdere gezondheidswinst is te behalen door rekening te houden met hoogrisicogroepen: zowel mensen die langdurig verhoogd worden blootgesteld aan luchtverontreiniging, als mensen die vanwege leeftijd (kinderen en ouderen) of ziekte extra gevoelig zijn voor luchtverontreiniging. Ter bescherming van hoogblootgestelde groepen, adviseert de commissie extra maatregelen rond zogenoemde ‘hot spots’: locaties met relatief veel luchtverontreiniging, bijvoorbeeld rond drukke wegen. Voorbeelden van de aanpak van dergelijke *hot spots* in steden zijn: autoluwe binnensteden, milieuzones en snelheidsbeperkingen. Om specifiek de hooggevoelige groepen te beschermen pleit de commissie voor een ‘gevoeligebestemmingenbeleid’: geen voorzieningen voor kinderen en ouderen in de buurt van een *hot spot*. Om gevoelige groepen extra te beschermen, pleit de commissie voor het actiever verspreiden van specifieke gedragsadviezen, bijvoorbeeld om tijdens periodes van smog door ozon ’s middags buitenshuis geen zware inspanning te verrichten of binnen te blijven.

Internationale aanpak

Nederland is een klein land dat grenst aan dichtbevolkte buurlanden. Het fijnstof dat we in Nederland inademen is voor bijna de helft uit het buitenland afkomstig. Een internationale aanpak is dus onontbeerlijk, niet alleen voor fijnstof, ook voor de andere bestanddelen van luchtverontreiniging. Om de ozonconcentratie in Nederland effectief te verlagen moeten de uitstoot van bijvoorbeeld stikstofoxiden en methaan in heel Europa en zelfs op de rest van het noordelijke halfrond worden verminderd. Daarnaast is het belangrijk dat het Nederlandse beleid zich richt op vermindering van de uitstoot van stoffen die ook in naburige landen tot fijnstofvorming bijdragen, zoals ammoniak.

Voorwaarden voor gezondheidswinst

De hoeveelheid gezondheidswinst die in de praktijk haalbaar is, hangt af van politieke keuzes. Voor een verlaging van de luchtverontreiniging tot onder de WHO-advieswaarden zijn immers extra beleidsmaatregelen nodig. Hoeveel gezondheidswinst in de praktijk is te realiseren, hangt onder meer af van hoe strikt de naleving van de regelgeving gehandhaafd kan worden.



Milieuzones maken de lucht in de stad gezonder

De lucht is in veel steden in Nederland nog niet gezond. Het verkeer heeft het grootste aandeel in die vervuiling. Om de lucht voor iedereen gezonder te maken, is de invoer van een milieuzone een effectieve maatregel.

Met een milieuzone worden de grootste vervuilers het eerst aangepakt. De meest vervuilende voertuigen mogen de (binnen)stad niet meer in. Milieudefensie pleit voor de uitbreiding en aanscherping van milieuzones in de steden.

Een milieuzone houdt de grootste vervuilers buiten de stad

Een milieuzone is een gebied in een stad waar de toegang voor bepaalde sterk vervuilende vervoersmiddelen verboden is. Milieuzones



FOTO: SIJMEN HENDRIKS/HH

weren op die manier het meest vieze verkeer uit de stad, waardoor de gezondheid van de bewoners beter beschermd wordt. Vaak worden milieuzones ingesteld in de binnenstad (stadscentrum, winkelgebied), maar ook op andere locaties is het instellen van een milieuzone mogelijk. Een milieuzone is een van de meest effectieve middelen die een gemeente kan toepassen om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren.

Een milieuzone is op twee manieren effectief. Ten eerste worden binnen de milieuzone minder schadelijke stoffen, zoals fijnstof, NO₂ en roet uitgestoten omdat daar minder vervuilende voertuigen rijden. Ten tweede vervangen veel mensen hun vervuilende voertuig eerder of voorzien het van een roetfilter. Daarmee wordt het gehele wagenpark iets schoner. Dit heeft ook buiten

Inhoudsopgave

- Een milieuzone houdt de grootste vervuilers buiten de stad 1
- In Nederland bestaan al milieuzones voor vrachtwagens 2
- Ook de meest vervuilende bestelbusjes en personenauto's moeten worden geweerd 2
- Oldtimers kunnen – onder bepaalde voorwaarden – gewoon blijven 3
- Er bestaan in Nederland nog geen milieuzones voor brommers, scooters en boten 3
- Handhaving van de milieuzone gaat vaak met behulp van euroklassen 3
- In het buitenland zijn milieuzones erg effectief gebleken om roet terug te dringen 4

de milieuzone een positief effect, en is dus goed voor de luchtkwaliteit in het hele land.

Uitstoot van dieselveertuigen is vrijwel altijd schadelijker voor de gezondheid dan uitstoot van benzinevoertuigen. Daarom is het logisch om milieuzones strenger te maken voor diesels dan voor benzinevoertuigen. Oudere typen dieselmotoren stoten 20 tot wel 100 keer zoveel schadelijke deeltjes uit als benzine- of lpg-motoren. Gelukkig worden ook dieselmotoren steeds schoner. De nieuwste modellen met roetfilter benaderen qua uitstoot die van benzine- en lpg-motoren. Helaas verschoont het wagenpark veel langzamer dan nodig is voor gezonde lucht. Er zullen nog jarenlang oude vervuilende diesels (en benzine-wagens) rondrijden. Daarom is het belangrijk om de meest vervuilende wagens nu al uit de stad, waar heel veel mensen wonen en ademen, te weren. Als we 5 procent van de meest vervuilende voertuigen uit de steden weren, scheelt dat ongeveer 25 procent in de uitstoot.¹

In Nederland bestaan al milieuzones voor vrachtwagens

Sinds 2008 hebben veel Nederlandse steden een milieuzone voor vrachtwagens. Deze milieuzones vind je bijvoorbeeld in Amsterdam, Breda, Delft, Den Bosch, Den Haag, Eindhoven, Leiden, Maastricht, Rotterdam, Tilburg, Utrecht en Rijswijk. Een vieze vrachtwagen die toch de milieuzone binnenrijdt, krijgt een boete. De hoogte van de

boete bedraagt op dit moment € 230,-. Per 1 juli 2013 zijn de toegangscriteria aangescherpt. Alleen vrachtauto's met een dieselmotor euroklasse 4 of hoger en vrachtauto's die niet worden aangedreven door een dieselmotor hebben nog toegang tot de milieuzones. Uit studies blijkt dat vrachtwagens in milieuzones gemiddeld een stuk schoner zijn dan in (binnen)steden zonder milieuzone.²

De meeste bestaande milieuzones voor vrachtwagens beslaan een vrij klein deel van het centrum. Amsterdam is een uitzondering, daar is het hele gebied binnen de ring (zonder Noord) tot milieuzone verklaard. Een groter gebied als milieuzone inrichten, beschermt de gezondheid van meer mensen en leidt tot grotere effecten op de samenstelling van het wagenpark. Milieudefensie vindt het belangrijk dat bestaande milieuzones worden uitgebreid zodat zij een groter gebied beslaan en meer mensen beschermen.

Ook de meest vervuilende bestelbussen en personenauto's moeten worden geweerd

Bijna overal mogen de meeste voertuigen altijd de milieuzones in, ongeacht hoe vies ze zijn. Er bestaan nog nauwelijks regels voor personenauto's, bussen, bestelbussen, scooters, boten en bouwmaschinen. Toch stoten die bij elkaar veel meer vervuiling uit dan vrachtwagens. Het zijn er dan ook veel meer. In de meeste steden rijden ongeveer 10 keer meer bussen dan vrachtwagens en 100 keer meer personenauto's. Een personenauto op diesel zonder roetfilter vervuult meer dan een vrachtwagen met roetfilter. Om de meest vervuilende personenwagens en bestelbussen te weren, zou het goed zijn om in alle steden een milieuzone in te stellen voor in ieder geval euro 0 benzineauto's en Euro 3 met roetfilter voor dieselveertuigen (verderop in dit informatieblad wordt uitgelegd hoe het euroklasse systeem werkt). De eisen van de milieuzone kunnen dan in de loop van de tijd worden aangescherpt, zodat het wagenpark steeds verder verschoont.

In de gemeente Utrecht is vanaf 1 januari 2015 een milieuzone voor personenauto's en bestelbussen van kracht.³ Utrecht is hiermee de eerste gemeente van Nederland die dit grote probleem aanpakt. In Utrecht worden dieselveertuigen van vóór 1 januari 2001 niet meer toegelaten. Dat



komt ongeveer overeen met diesel euroklasse 2. Milieudefensie is blij met deze stap van de gemeente en hoopt dat de toegangseisen in de toekomst verder worden aangescherpt. De gemeente heeft aangegeven dat de milieuzone periodiek wordt geëvalueerd waarna wordt bekeken of geografische uitbreiding en/of verbreding naar andere vervoerscategorieën nodig is. Door eisen te stellen aan de voertuigen in de binnensteden, worden inwoners en ondernemers gedwongen om hun auto of bestelbusje vervroegd te vervangen. Hierdoor moeten sommige mensen fors investeren. Dit is niet voor iedereen mogelijk. Om te zorgen dat de lasten eerlijk verdeeld worden, is het nodig dat gemeenten voor schrijnende situaties hardheidsclausules en subsidieregelingen instellen.

Oldtimers kunnen – onder bepaalde voorwaarden – gewoon blijven

De discussie over milieuzones voor personenauto's heeft nogal te lijden onder de emotionele argumenten van liefhebbers van oldtimers. Wat Milieudefensie betreft wordt er een duidelijk onderscheid gemaakt tussen auto's met een cultuurhistorische waarde, die als liefhebberij in stand worden gehouden en 'gewone' oude auto's die nog rondrijden omdat ze goedkoop zijn, maar per saldo heel veel vervuilen. Hiermee brengen zij de gezondheid van veel mensen onnodig schade toe.

Oldtimers die een beperkt aantal kilometers per jaar rijden, dragen weinig bij aan de vervuiling. Voor deze auto's zijn eenvoudig uitzonderingen te bedenken, met tijdelijke ontheffingen. Wie wel veel rijdt, zorgt voor een schone auto. Het is ook mogelijk om een oude auto uit te rusten met schonere technieken. Een katalysator of roetfilter inbouwen of een auto op gas laten rijden scheelt veel in de uitstoot. Er zijn zelfs al oldtimers omgebouwd naar elektrisch! Voertuigen die voldoen aan moderne standaarden moeten overal welkom blijven.

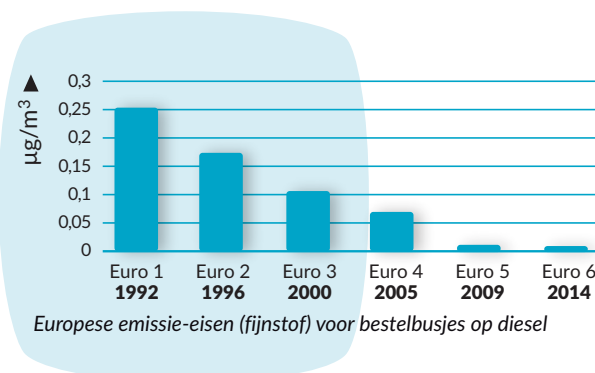
Er bestaan in Nederland nog geen milieuzones voor brommers, scooters en boten

Op dit moment bestaat nog nergens in Nederland een milieuzone voor brommers, scooters, boten, etc. De normen die wel bestaan voor de uitstoot van dit soort voertuigen, zijn vaak sterk verouderd of worden niet gehandhaafd. Vooral de scooter-

problematiek staat de laatste jaren steeds hoger op de gemeentelijke agenda, zowel vanwege de overlast op de fietspaden als vanwege de relatief zeer schadelijke uitstoot van tweetakt en (sommige) viertakt motoren.⁴ In een aantal steden, waaronder Amsterdam, wordt wel gesproken over de mogelijkheid van een milieuzone voor scooters, maar tot het moment van schrijven van dit informatieblad (september 2014) zijn deze plannen nog nergens concreet.

Handhaving van de milieuzone gaat vaak met behulp van euroklassen

De milieuzone wordt aangegeven met een verkeersbord. Soms zijn aan dit bord enige vrijstellingen gekoppeld, bijvoorbeeld voor bijzondere voertuigen. De handhaving vindt plaats door middel van camera's, kentekenscanners of handhavers. Met behulp van die informatie kan de euroklasse van een voertuig worden bepaald.



Sinds begin jaren '90 moeten alle voertuigen aan bepaalde Europese uitstooteisen voldoen, de zogenaamde euronormen.⁵ Die normen worden langzaamaan strenger. Nieuwe auto's en vrachtwagens worden dus steeds schoner. Zo mag een (diesel)busje dat in 2010 is gemaakt ruim 10 keer minder fijnstof uitstoten dan een busje uit 2006. In vergelijking met een busje uit 1995 is het verschil zelfs een factor 50!

Van al het wegverkeer is bekend wat de euronorm en bijbehorende euroklasse is. Dat maakt het makkelijk voor overheden om de milieuzone te handhaven en voor eigenaren om een geschikt voertuig aan te schaffen.

In het buitenland zijn milieuzones erg effectief gebleken om roet terug te dringen

In veel buitenlandse steden gelden al milieuzones voor meer voertuigen dan alleen vrachtwagens. Wat dat betreft loopt Nederland achter op veel van haar buurlanden. In Duitsland alleen al is in 50 steden een milieuzone. Ook in andere Europese steden, zoals Kopenhagen, Madrid en Lissabon, zijn milieuzones voor personenwagens en/of bestelbusjes ingesteld.

In Duitsland mag elke stad zelf bepalen hoe groot en streng de zone is. Het systeem is eenvoudig: iedere auto heeft op basis van de uitstoot een rode, gele of groene sticker. De stad bepaalt welke stickers in het centrum mogen komen. Een grote, strenge milieuzone kan flink helpen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Zo is in Berlijn de uitstoot van fijnstof door het verkeer met maar liefst 24 procent afgenomen.⁶

Het effect op roet, een van de meest schadelijke bestanddelen van luchtvervuiling, is zelfs nog veel groter. Uit een vergelijkende studie over milieuzones in allerlei steden bleek dat de hoeveelheid schadelijk roet tot wel de helft afneemt door een milieuzone!⁷



FOTO: PIERRE CROM

zones in allerlei steden bleek dat de hoeveelheid schadelijk roet tot wel de helft afneemt door een milieuzone!⁷

De effecten treden zowel binnen als buiten de milieuzone op. Hoe verder van de milieuzone je verwijderd bent, hoe minder groot het effect natuurlijk is. In vergelijking met andere maatregelen zijn milieuzones een van de meest effectieve maatregelen die een gemeente kan nemen om de lokale lucht gezonder te maken.

Samen
voor gezonde lucht



Meer weten?

Kijk op www.milieudefensie.nl/luchtkwaliteit of neem contact met ons op. Dat kan via gezondelucht@milieudefensie.nl of door te bellen met onze Servicelijn: 020 6262 620 (ma – do, 9.30 tot 16.30 uur).

Noten:

- 1 www.utrecht.nl/smartsite.dws?id=377400
- 2 www.milieuzones.nl/effecten
- 3 www.utrecht.nl/verkeer-en-vervoer/milieuzone
- 4 S.M. Platt et al. Two-stroke scooters are a dominant source of air pollution in many cities. *Nature Communications* 5, #3749. 13 May 2014
- 5 nl.wikipedia.org/wiki/Europese_emissiestandaard
- 6 www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/en/workplan/urban/documents/Skopje/presentations/session4/1.low.emission.zone.pdf
- 7 Literature review presented at symposium "Low Emission Zones - how to estimate air quality benefits", ACCEPTANCE project, 17-18 Juni 2014, Zweeds Natuurhistorisch Museum, Stockholm

[www.milieudefensie.nl/
luchtkwaliteit](http://www.milieudefensie.nl/luchtkwaliteit)


milieudefensie
anders kijken, anders kiezen



Maatregelen wegverkeer
t.b.v. het halen van de
WHO-grenswaarden voor
luchtkwaliteit



CE Delft

Committed to the Environment

Maatregelen wegverkeer t.b.v. het halen van de WHO-grenswaarden voor luchtkwaliteit

Milieudefensie heeft CE Delft opdracht gegeven te onderzoeken welke maatregelen voor het wegverkeer in Nederland het meest zinvol zijn om binnen tien jaar aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit te voldoen, die door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor fijnstof zijn vastgesteld.

De afgelopen twintig jaar is door Europees beleid, aangevuld met nationale beleidsmaatregelen de luchtkwaliteit in Nederland significant verbeterd en wordt - met uitzondering van de grote steden en rondom enkele grote veehouderijen - overal aan de normen voldaan¹. Vanuit Europa zijn met name de Euronormen voor voertuigen effectief geweest in het terugdringen van o.a. fijnstof. De recente 'dieselgate' laat echter zien dat de praktijkemissies van vooral NO_x in de praktijk nog veel minder hard dalen dan de normen.

Nationaal en lokaal is er onder andere ingezet op het stimuleren van de aanschaf van schone voertuigen met subsidies, het weren van oude voertuigen door middel van milieuzones en het verminderen van uitstoot door lokale snelheidsreductie en stimulering van schoon openbaar vervoer. Binnen het NSL zijn programma's uitgevoerd die rekening houden met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en die hier maatregelen tegenover stellen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het NSL loopt officieel tot het einde van 2016, maar de einddatum wordt verlengd tot het inwerking gaan van de Omgevingswet (2018).

Ondanks alle inspanningen zorgt het huidige luchtverontreinigingsniveau in Nederland voor een verkorting van de gemiddelde levensverwachting met ruim een jaar. De WHO heeft in 2005, op basis van gezondheidsonderzoek, advieswaarden geformuleerd voor onder andere fijnstof, ozon en stikstofdioxide.

Om het op gezondheid-gebaseerde WHO-doel voor fijnstof binnen tien jaar te kunnen halen zijn er in het wegverkeer maatregelen nodig die gericht zijn op:

1. Het aanscherpen en verhogen van de effectiviteit van het EU-bronbeleid om de emissies van nieuwe verbrandingsmotoren te verminderen.
2. Het versneld uitfaseren van oude, vervuilende voertuigen (vooral via nationaal en lokaal beleid).
3. Het verminderen van het totale verkeersvolume en *modal shift* (verschuiving van auto/vrachtauto naar fiets, OV- of goederentrein). Hierbij is er synergie te behalen met andere beleidsdoelen voor o.a. klimaat, geluid en ruimtelijke kwaliteit in steden.

¹ Grootschalige concentratie- en depositiekaarten Nederland - Rapportage 2015, RIVM, 2015.



Volgens CE Delft zijn de volgende genoemde nationale maatregelen het meest effectief om vroegtijdige sterfte door luchtvervuiling snel terug te dringen. Deze maatregelen zullen in het kader van het door Milieudefensie voorgestelde plan van aanpak worden onderzocht op hun potentiële bijdrage aan verbetering van de luchtkwaliteit en ook aan klimaatdoelen en leefbaarheid:

1.	Uitfasering oude voertuigen door slooppremies en milieuzones (lokaal, met waar nodig ondersteuning vanuit landelijk beleid)
2.	Hogere roettaks in de aanschafbelasting BPM (500-1.000 euro per dieselveertuig), waarbij de opbrengsten worden ingezet voor een slooppremie
3.	Differentiatie van de Motorrijtuigenbelasting (MRB), waarbij ook deze opbrengsten worden ingezet voor een slooppremie
4.	Relatieve stimulering van Euro 6-fase twee voor dieselpersonenauto's en bestelauto's, waar praktijkemissies meer overeenkomen met de testemissies
5.	Verhoging van dieselaccijns en differentiatie van parkeertarieven naar uitstoot
6.	Uitfasering van oude tweewielers, versnelling van Euro 4/5 en op termijn uitfasering van alle tweewielers met verbrandingsmotor
7.	Gedifferentieerde kilometerheffing naar Euroklasse (conform Duitse MAUT)
8.	Verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen

Bovenstaande maatregelen zorgen voor minder emissies en een betere luchtkwaliteit. Daarnaast zijn er ook diverse nationale en lokale maatregelen die primair zijn gericht op reductie van CO₂-emissies en verbetering van de lokale leefbaarheid en die ook een bijdrage leveren aan verbetering van de luchtkwaliteit:

1.	Autoluwe of autovrije (binnen)steden
2.	Ontwikkelen schoon en hoogwaardig openbaar vervoer
3.	Concentratie van wonen en werken om reisafstanden te verkorten
4.	Parkeermaatregelen, zoals verlagen van de parkeernorm bij kantoren en woningen, of uitbreiding betaald parkeren en differentiatie van tarieven naar uitstootklasse
5.	Stimulering van elektrische (deel)auto's
6.	Faciliteiten en ruimte voor (e)fiets en voetganger
7.	Verlaging van fiscale vrijstelling voor reiskostenvergoedingen woon-werkverkeer
8.	Centrale elektrische stadsdistributie van goederen



Visie-document: milieuzonering en verkeer

Probleem en oorzaken

De slechte luchtkwaliteit in onze (binnen)stad is grotendeels het gevolg van de motorrijtuigen, die op fossiele brandstoffen rijden*. Dit komt nog boven op de andere invloeden zoals scheepvaart, vliegverkeer, industrie en door het stoken van hout.

Ook maakt de geografische ligging van de stad in het Maasdal het nodig, plaatselijk extra maatregelen te nemen, daar de schadelijke stoffen hier moeilijker ontsnappen. De concentratie van deze schadelijke stoffen komt met name voor in de binnenstad en in de nabijheid van drukke verkeerswegen. Het is wetenschappelijk aangetoond dat de uitstoot van (ultra-)fijnstof, roet en stikstofdioxide ernstige gevolgen heeft voor de gezondheid van mensen. Door het instellen van milieuzones kunnen wij hier belangrijke verbeteringen realiseren om de (binnen)stad aantrekkelijk te houden voor bewoners en bezoekers.

* auto, vrachtwagen, motorfiets, (bestel)bus, trekker, bromfiets, -scooter, -mobiel en snorfiets.

Maatregelen

De luchtkwaliteit, geluidbeheersing, veiligheid en leefbaarheid verbeteren door:

1. Een zo groot mogelijke **milieuzone** in de binnenstad, waarbij trapsgewijs de toelatingsvoorwaarden van auto's periodiek worden aangescherpt;
2. Herziening van het **verkeerscirculatieplan** en het **stedelijk parkeerbeleid** met als doel een autoluwe binnenstad;
3. **Geconcentreerde bevoorrading** van de binnenstad, **beperking van de betreffende tijden van deuren en door distributeurs met zero-emissievoertuigen**;
4. Beperkende maatregelen voor het gebruik van **belangrijke ultra-fijnstof producerende vervoersmiddelen als snorfietsen, brommers en scooters**;
5. Een samenhangend pakket aan maatregelen ter verbetering van fietsvoorzieningen en ter verdere **stimulering van het fietsgebruik en het openbaar vervoer**. Alsmede het **veilig maken van onze stad voor fietsers en voetgangers** en meer overdekte fietsenstallingen.

Positieve effecten

Met deze maatregelen wordt het gemotoriseerd verkeer in de binnenstad wezenlijk teruggedrongen. Het wordt **veiliger** en **rustiger** in de (binnen)stad en de aantrekkelijkheid, de leefbaarheid neemt toe **ten faveure van de gezondheid van bewoners en bezoekers**. Naast de luchtkwaliteit wordt verder ook **de geluidsoverlast**, veroorzaakt door het verkeer, **sterk verminderd**.

Doelstellingen

Bij milieuzones dient naar onze mening de **EURO 5-norm** als uitgangspunt te worden genomen conform de discussie in andere Europese steden en daarnaast **de advieswaarde WHO** (World Health Organisation) **voor fijnstof** te hanteren, omdat deze bedoeld is om zoveel mogelijk schadelijke gezondheidseffecten te voorkomen.

Het is verder essentieel om als grensstad met zijn grensoverschrijdende problematiek in te zetten op **financiële ondersteuning middels Interreg en andere Europese gelden** en ook het volledige spectrum van **maatschappelijk relevante kosten en opbrengsten** (gezondheidszorg, levensverwachting, persoonlijk welzijn e.d.) in kaart te brengen.

Om **draagvlak** hieromtrent te verkrijgen dienen bewoners en ondernemers van onze stad nadrukkelijker bij de besluitvorming betrokken te worden. Wij willen dat onze buurtnetwerken en bewonersorganisaties van de binnenstad volwaardig deel kunnen uitmaken van het gemeentelijk platform luchtkwaliteit.

Maastricht, oktober 2017

De buurtnetwerken Céramique | Kommelkwartier | Statenkwartier | Wyck en
Bewonersvereniging Jekerkwartier en Vrienden (Binnen)stad Maastricht.